Deutscher Bundestag **Drucksache 17/782**

17. Wahlperiode 23. 02. 2010

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Iris Gleicke, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Bernd Scheelen, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sichern – Deutschland braucht eine moderne Zukunftsstrategie zur Infrastrukturfinanzierung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in Deutschland. Sie hat zentralen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit des stark exportorientierten Standortes Deutschland und auf den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Aber auch die Binnenwirtschaft ist auf die Leistungsfähigkeit gut ausgebauter Verkehrswege angewiesen.

Nur wenn wir über leistungsfähige Verkehrswege verfügen, können wir den Transport von Personen und Waren organisieren. Die Infrastruktur bildet das Rückgrat unseres Verkehrs- und damit auch unseres Wirtschaftssystems. Außerdem ermöglicht sie gesellschaftliche Teilhabe sowie den Zugang zu Bildungs- und Freizeitangeboten.

Die Straßeninfrastruktur ist gegenwärtig der größte Teil der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Das Verkehrsaufkommen auf deutschen Straßen wird voraussichtlich auch in den kommenden Jahren insbesondere im Güterverkehr weiter steigen. Schon heute werden mehr als zwei Drittel aller transportierten Güter auf der Straße bewegt. Zudem werden mehr als 80 Prozent des landgebundenen Personenverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr abgewickelt. So gilt es, Lücken im Straßennetz zu schließen, die vorhandene Infrastruktur zu erhalten und bei Bedarf auszubauen, ihre Effizienz zu erhöhen und die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern zu optimieren.

Um die Verkehrswege nachhaltig in ihrer Substanz zu erhalten, müssen jährlich wachsende Finanzmittelanteile für den Erhalt der vorhandenen Straßen- und Schieneninfrastruktur aus dem Straßenbauhaushalt bereitgestellt werden. Insbesondere die durch den strengen Winter verursachten Straßenschäden werden Sanierungsinvestitionen erforderlich machen. Dies wird den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen zunehmend beschneiden. Künftige Investitionen sollten sich daher auf die gezielte Beseitigung von Engpässen sowie die notwendige Sanierung des Bestandsnetzes konzentrieren.

In einem integrierten Verkehrssystem spielt die Schiene eine entscheidende Rolle. Um die Verkehrslast im Personen- und Güterverkehr auch in Zukunft zu bewältigen und unsere Straßen dauerhaft zu entlasten, muss die Schiene als umweltfreundlicher Verkehrsträger entscheidend gestärkt werden.

Neben der Schiene kann vor allem der Wasserweg mit dem Verkehrsträger Binnenschiff eine Alternative zum Straßengüterverkehr bieten. Das moderne Binnenschiff ist im Vergleich zum Straßenverkehr zudem ein ausgesprochen energiesparendes Verkehrsmittel. Eine herausragende Bedeutung hat das Binnenschiff vor allem für den Hinterlandverkehr von und zu den Seehäfen.

Deutschland verfügt über das größte Wasserstraßennetz in Europa. Damit sind grundsätzlich gute Voraussetzungen für die notwendige Stärkung der Wasserstraße in einem integrierten Verkehrssystem gegeben, zumal im gesamten Wasserstraßennetz mit wenigen Ausnahmen erhebliche Kapazitätsreserven bestehen. Investitionsbedarf besteht bei den Wasserstraßen besonders bei Ersatzmaßnahmen und umweltfreundlichen Unterhaltungs- und Ausbauprojekten.

Investitionen in die Infrastruktur sind Investitionen in die Zukunft. Grundsätzlich gilt, dass jede in Verkehrswege investierte Milliarde Euro rund 20 000 Arbeitsplätze vor allem im Baubereich sichert und zum Teil auch neu schafft. Wer bei der Infrastruktur spart, schadet dem Wachstum und der Beschäftigung von morgen.

Angesichts der seit Jahren schwierigen Haushaltslage des Bundes wird eine reine Steuerfinanzierung der Infrastruktur in Deutschland dem vorhandenen Bedarf nicht gerecht. Vor diesem Hintergrund war es sinnvoll, die reine Haushaltsfinanzierung durch eine Beteiligung der Nutzer der Infrastruktur wie sie mit der Einführung der Lkw-Maut bereits eingeführt wurde, zu ergänzen.

Der Staat muss nicht alles selbst leisten, aber er muss den Zugang zu den öffentlichen Gütern gewährleisten. Das gilt auch für die Finanzierung und die Bereitstellung der Infrastruktur. Wo Private beteiligt werden, darf nicht nur der kurzfristige Nutzen für die öffentlichen Finanzen im Mittelpunkt stehen, sondern muss auch die Auswirkungen auf die künftigen politischen Gestaltungsmöglichkeiten in die Betrachtung mit einbezogen werden. Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) könnten bei der Finanzierung von Infrastruktur eine Rolle spielen.

Seit dem Jahr 1998 ist der Rückstand in der Erhaltung der Verkehrswege in Deutschland mit großen finanziellen Kraftanstrengungen weiter abgebaut worden. Wichtige Engpässe bei Schiene, Straße und Wasserstraße wurden beseitigt. Trotzdem besteht eine große Herausforderung, die Projekte des Vordringlichen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplan 2003 bis zum Ende seiner Laufzeit im Jahr 2015 zu realisieren.

Die finanziellen Spielräume des Bundes werden in der Zukunft für Investitionen in die Infrastruktur geringer. Mit dem Auslaufen der Konjunkturprogramme I und II im Jahr 2011 sinkt der Investitionsansatz um 2 Mrd. Euro. Gleichzeitig wird es aufgrund der beschlossenen Steuersenkungen zu einem massiven Ausfall bei den Steuereinnahmen kommen. Darüber hinaus werden die Einnahmen bei der Lkw-Maut sinken. Das Inkrafttreten der Schuldenbremse wird die Möglichkeiten einer weiteren Schuldenaufnahme verringern und die Notwendigkeit für eine verstärkte Haushaltskonsolidierung vergrößern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Jahr 2010 eine Zukunftsstrategie zur Sicherung der Infrastrukturfinanzierung für das kommende Jahrzehnt vorzulegen, die an der Verantwortung des Staates für eine ausreichende Infrastrukturfinanzierung festhält. Ziel muss es sein, dem prognostizierten Verkehrswachstum gerecht zu werden und eine Finanzierung der Verkehrswege auf einem bedarfsgerechten Niveau langfristig zu sichern;

2. einen besonderen Fokus auf die finanzielle Absicherung des weiteren Ausbaus umweltfreundlicher Verkehrsträger, insbesondere der Schiene zu legen. Anspruch einer modernen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung muss es sein, die Rahmenbedingungen so attraktiv zu machen, dass es zu einer notwendigen Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße kommt. Mit gezielten Investitionen müssen darüber hinaus die Engpässe im Straßenverkehr beseitigt werden;
3. neben der Notwendigkeit, Investitionen in den Neu- und Ausbau im Sinne einer Komplementierung der vorhandenen Infrastruktur zu tätigen, in Zukunft besonders den ansteigenden finanziellen Bedarf beim Erhalt und bei der Instandsetzung der vorhandenen Verkehrswege angemessen zu berücksichtigen;
4. die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass klar und transparent der Zustand der Verkehrsträger sowie ihrer Leistungsfähigkeit anhand von eindeutigen Parametern benannt werden können und darauf aufbauend der Investitionsbedarf für den Erhalt der Infrastruktur in Abhängigkeit von der weiteren Verkehrsentwicklung festgestellt werden kann;
5. klare Prioritäten im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung auf den Ausbau von Verkehrsknotenpunkten, von Hafenhinterlandanbindungen sowie von Hauptverkehrsachsen zu legen. Gleichzeitig muss das Bedürfnis der Menschen in Regionen mit geringeren Bevölkerungszahlen nach Mobilität berücksichtigt und die dafür notwendige Infrastruktur vorgehalten werden;
6. die Herausforderungen, die sich aus der weiteren internationalen Verflechtung der Verkehrsströme ergeben, anzunehmen und die Anbindung des deutschen Verkehrssystems an das europäische wie auch weltweite Verkehrsnetz voranzutreiben;
7. bei der Ausgestaltung der Infrastrukturfinanzierung die Notwendigkeit zu beachten, dass die Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger sozial verträglich und bezahlbar bleibt;
8. dem gestiegenen Bedarf nach einem nachhaltigen Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner an Verkehrswegen vor den negativen Auswirkungen von Verkehrslärm und -abgasen bei der Finanzierung der Infrastruktur angemessen mit zu berücksichtigen. Dazu gehört neben dem Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen an den Verkehrswegen auch bei Bedarf der Bau von Ortsumgehungen;
9. die in der Föderalismuskommission II beschlossene Neuregelung der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern bei der Bewirtschaftung nicht fernverkehrsrelevanter Straßen in Zusammenarbeit mit den Bundesländern endgültig herbeizuführen;
10. in Fällen, in denen der Bau eines Infrastrukturvorhabens unter der Beteiligung von privaten Investoren auch langfristig effizienter und kostengünstiger umgesetzt werden kann, auf die Beteiligung von privatem Kapital im Rahmen von ÖPP- Finanzierungsmodellen zu setzen.

    Wichtig ist dabei jedoch, dass die Wirtschaftlichkeit einer ÖPP-Finanzierung in jedem Einzelfall nach transparenten Kriterien untersucht wird. Darüber hinaus müssen die Rahmenbedingungen für die Beteiligung von mittelständischen Unternehmen an ÖPP-Modelle kritisch überprüft werden, so dass eine stärkere Einbeziehung von kleineren und mittleren Unternehmen möglich wird;

11. über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) auch weiterhin sicherzustellen, dass Einnahmen aus der Maut vollständig und auskömmlich unmittelbar für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur insgesamt genutzt werden.

Berlin, den 23. Februar 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333